

ÅRSREDOVISNING

RÄKENSKAPSÅRET 2012

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	VERKSAMHETENS INRIKTNING	3
1.1	UPPGIFTER	3
1.2	VERKSAMHETSREGLERANDE BESTÄMMELSER	3
2	RESULTATREDOVISNING	4
2.1	VERKSAMHET	4
2.2	VERKSAMHETSUTVECKLING	5
2.2.1	Civil luftfart	6
2.2.2	Civil sjöfart	10
2.2.3	Spårbunden trafik	12
2.2.4	Militär verksamhet	14
2.2.5	Annan verksamhet	15
2.2.6	Internationella utredningar	16
2.2.7	Övrigt säkerhetsarbete	17
2.2.8	Kompetensförsörjning	17
2.2.9	Effektivitet och god hushållning	21
2.2.10	Kostnader	25
3	FINANSIELL REDOVISNING	28
3.1	RESULTATRÄKNING	28
3.2	BALANSRÄKNING	29
3.3	ANSLAGSREDOVISNING	30
3.4	TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER	31
3.5	SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER	37

Årsredovisning för räkenskapsåret 2012

1 VERKSAMHETENS INRIKTNING

1.1 UPPGIFTER

Sedan den 1 juli 1990 har SHK till uppgift att från säkerhetssynpunkt undersöka allvarliga olyckor och tillbud till olyckor inom luftfart, sjöfart, spårbunden trafik, vägtrafik och annan verksamhet. Med annan verksamhet avses alla verksamheter i samhället som inte är att hänföra till luftfart, sjöfart, spårbunden trafik eller vägtrafik. SHK:s utredningsuppdrag omfattar såväl civil som militär verksamhet. SHK samarbetar också med behöriga säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet.

Syftet med SHK:s undersökningar är att

- så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet som orsaken till händelsen liksom skador och effekter i övrigt,
- ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga, eller åtminstone begränsa effekten av, liknande händelser, och
- ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl för det, för förbättringar av räddningstjänsten.

SHK:s verksamhet syftar uteslutande till förbättringar av säkerheten. Myndigheten har i övrigt inte några tillsynsuppgifter och har inte heller någon uppgift när det gäller frågor om skuld och ansvar, skadestånd eller frågor om certifikatsåtgärder, disciplinära åtgärder, m.m. Det innebär att sådana frågor varken undersöks eller beskrivs i samband med en undersökning.

1.2 VERKSAMHETSREGLERANDE BESTÄMMELSER

Verksamheten vid SHK regleras främst av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (LUO), förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor (FUO), förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission, samt av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011 om antagande av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss.

2 RESULTATREDOVISNING

2.1 VERKSAMHET

Mål och återrapporteringskrav

Mål

De undersökningar av olyckor och tillbud som SHK ska genomföra ska slutföras snarast, om möjligt inom tolv månader från olyckan eller tillbudet.

Återrapporteringskrav

Antalet inkomna och avgjorda ärenden respektive antalet inledda och avslutade undersökningar ska redovisas kategorivis.

SHK ska redovisa och kommentera handläggningstiden för utredningarna under den senaste treårsperioden. Vidare ska SHK analysera och redogöra för de vanligaste orsakerna till att handläggningstiden för vissa haveriutredningar överstiger tolv månader. SHK ska dessutom redovisa vidtagna åtgärder för att korta handläggningstiderna.

Återrapportering

SHK:s redovisning av verksamheten är indelad enligt följande: civil luftfart, civil sjöfart, spårbunden trafik, militär verksamhet och annan verksamhet.

SHK har valt att fullgöra återrapporteringen genom att redovisa statistik från varje område avseende de tre senaste åren och att därefter för varje område kommentera statistikuppgifterna och andra förhållanden av intresse för målets uppfyllande. Statistik presenteras för varje område i tre tabeller. Tabell 1 innehåller antalet inkomna och avgjorda ärenden samt ingående och utgående balans. Tabell 2 redovisar antalet ärenden som föranlett beslut om inledande av undersökning, antalet beslut om att genomföra en särskild preliminär bedömning (avser sjöhändelser), antalet slutrapporter och i vilken utsträckning den sannolika olycksorsaken kunnat fastställas. Tabell 3 redovisar antalet och andelen slutrapporter som är slutförda inom tolv månader samt genomsnittlig handläggningstid och median handläggningstid i månader. Tabell 4 redovisar vad som skett med de av SHK avgivna rekommendationerna.

SHK får i sammanhanget peka på att tillbud inte särredovisas. Anledningen är främst att det ofta är en slump om en händelse får sådana konsekvenser att den enligt lagstiftningen ska bedömas som olycka eller tillbud. I många fall finns det vid en mindre olycka också omständigheter som gör att händelsen samtidigt kan betraktas som ett tillbud till en större, allvarlig olycka.

Rekommendationerna redovisas med angivande av antalet under året avgivna, omhändertagna respektive ej omhändertagna rekommendationer samt med ingående och utgående balans. En rekommendation anses vara omhändertagen om syftet med rekommendationen har uppfyllts även om rekommendationsmottagaren har valt en annan väg för genomförandet än den som SHK föreslagit. Att rekommendationen inte omhändertagits innebär att rekommendationsmottagaren har tagit slutlig ställning och beslutat att inte vidta någon åtgärd med anledning av rekommendationen eller i vart fall inte någon åtgärd som SHK bedömer som

ändamålsenlig, eller att rekommendationsmottagaren inte lämnat någon redogörelse alls inom den föreskrivna tiden och SHK bedömt att det inte tjänar något syfte att ändå låta ärendet fortsätta att vara öppet.

För myndighetens ansvarsområde som helhet finns det anledning att redovisa följande. Verksamheten är nästan helt och hållet händelsestyrd. De händelser som inträffar och som inrapporteras till SHK varierar stort både mellan de olika utredningsområdena och från tid till annan. Kraven på när en utredning från SHK:s sida är ”obligatorisk” varierar också mellan utredningsområdena. Det medför att antalet inledda utredningar regelmässigt är betydligt större inom luftfartsområdet (låg tröskel för obligatorisk utredning) än inom andra områden (hög tröskel för obligatorisk utredning). Å andra sidan blir ofta de utredningar som väl måste genomföras på dessa andra områden genomsnittligt mer omfattande och tidskrävande.

Nya olyckor och tillbud fordrar snabb hantering inledningsvis, dels för att rätt kunna bedöma om de ska utredas eller inte, dels för att säkerställa att inte utredningsmaterial eller bevisning går förlorad. Detta leder i sin tur till att redan pågående utredningar återkommande måste läggas åt sidan. Inom den civila sjöfarten ställs dessutom numera på unionsrättslig grund krav på en formaliserad preliminär bedömning av vissa kategorier av händelser som inte medför någon obligatorisk utredning. En sådan bedömning kräver i princip alltid en inledande utredning på haveriplatsen.

Sammantaget innebär detta att handläggningstiderna är mycket svåra att förutse. I vissa fall, framförallt med internationell medverkan, kan de också vara svåra att påverka för SHK:s del. Det är därför långt ifrån alltid ”möjligt” att slutföra en utredning inom tolv månader från det att händelsen inträffat. Det hindrar naturligtvis inte att myndigheten har ett ständigt aktivt sträva efter att nå detta mål. Åtgärder för att stärka planering och uppföljning av utredningsarbetet har också vidtagits. Samtliga pågående utredningar går numera igenom månatligen för att upptäcka flaskhalsar och kunna vidta prioriteringsåtgärder. En fördjupad tertiäruppföljning med samma syfte har också införts. På både avdelningsnivå och för varje utredning har system för noggrannare planering och uppföljning införts. Ett arbete med att införa effektiva elektroniska stödsystem för ärendehantering har påbörjats. Sammantaget bedöms dessa åtgärder på sikt få positiva effekter på handläggningstider och på andelen utredningar som kan slutföras inom tolv månader från det att händelsen inträffade.

Samtidigt går det enligt SHK:s mening inte att komma ifrån att myndigheten också behöver ytterligare personalresurser för att kunna nå målet om varaktigt kortare handläggningstider överlag. Den frågan berörs översiktligt i det följande men framförallt får SHK återkomma till den i budgetunderlaget för åren 2014-2016.

2.2 VERKSAMHETSUTVECKLING

Nyinkomna ärenden avser alla ärenden gällande olyckor och tillbud till olyckor som under året rapporterats in till SHK. Avgjorda ärenden avser alla ärenden gällande olyckor och tillbud till olyckor som SHK fattat beslut om under året. Inledda undersökningar är de ärenden som SHK under året har beslutat att utreda och avgivna slutrapporter avser undersökningar som är slutförda under året och vars slutrapporter har publicerats.

2.2.1 Civil luftfart

Tabell 1. Ärenden

År	2010	2011	2012
Ingående balans	30	22	22
Nyinkomna ärenden	166	119	135
Avgjorda ärenden	174	119	138
Utgående balans	22	22	19

Tabell 2 a. Inledda undersökningar

Kategori	2010	2011	2012
Stora fpl ¹	9	9	5
Enmotoriga fpl	3	6	4
Sjöflygplan	1	1	1
Helikoptrar	3	3	2
Segelflygplan	–	–	3
Luftballong	–	–	1
Summa	16	19	16
Antal yrkesmässig luftfart	7	9	7
Antal privatflyg	9	10	9

Tabell 2 b. Avgivna slutrapporter

	2010	2011	2012
Stora fpl	8	6	13
Flermotoriga lätta fpl	2	–	–
Enmotoriga fpl	5	4	2
Sjöflygplan	–	1	1
Helikoptrar	–	6	4
Segelflygplan	1	–	–
Luftballong	–	–	1
Summa	16	17	21
Antal yrkesmässig luftfart	8	8	9
Antal privatflyg	8	9	12
Sannolik olycksorsak fastställd	15	17	20

¹ Med stora flygplan avses flygplan med en högsta tillåten flygmassa överstigande 5 700 kg.

Tabell 3. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader samt genomsnittlig och median handläggningstid i månader

	2010	2011	2012
Totalt antal avgivna rapporter	16	17	21
Antal slutförda inom 12 månader	7	9	12
Andel slutförda inom 12 månader i %	44	53	57
Genomsnittlig utredningstid	16,2	14,7	14,4
Medianhandläggningstid	12,3	11,9	11,6

Tabell 4. Rekommendationer

År	2010	2011	2012
Ingående balans	18	6	17
Avgivna	30	20	28
Omhändertagna	35	9	16
Ej omhändertagna	7	0	2
Utgående balans	6	17	27

Antalet inkomna anmälningar har ökat i förhållande till 2011 men understiger antalet inkomna ärenden 2010. När det gäller inledda undersökningar har dessa minskat i förhållande till 2011 men ligger på samma nivå som 2010. Balansen av luftfartsärenden har minskat sedan föregående år.

Den genomsnittliga handläggningstiden för de utredningar som slutfördes under 2012 var drygt 14 månader, vilket är marginellt kortare tid än under 2011. Under 2010 var den genomsnittliga handläggningstiden drygt 16 månader. Ser man i stället på mediantiden för utredningarna ligger dessa på 11,6 månader för 2012, 11,9 månader för 2011 och 12,3 månader för 2010. Både genomsnitts- och mediantiden har således minskat kontinuerligt under de tre senaste åren. Det kan även tilläggas att av den utgående balansen när det gäller luftfartshändelser så var det endast tre av de vid årets slut pågående utredningarna som hade en handläggningstid som översteg 12 månader, jämfört med sex vid utgången av både år 2011 och år 2010. Detta visar att myndighetens aktiva arbete med att prioritera och slutföra de äldsta utredningarna har gett resultat och detta ger en god grund att stå på inför 2013.

Under året har 21 slutrapporter getts ut, vilket är en ökning med fyra respektive fem rapporter jämfört med 2011 och 2010. Sannolika orsaker till olyckorna och tillbudena har, med ett undantag, kunnat fastställas i samtliga fall. Under 2011 kunde den sannolika orsaken fastställas i samtliga fall, medan det även 2010 fanns ett undantag.

Av de under året lämnade slutrapporterna slutfördes 57 procent på kortare tid än tolv månader. Det är en förbättring både jämfört med 2011 och 2010. De nio utredningar som överskred en utredningstid på 12 månader ska kommenteras särskilt i det följande.

RL 2012:01 rör ett kollisionstillbud i luften sydväst om Östersund. Utredningstiden var 19 månader.

RL 2012:05 rör ett kabintrycksfall under flygning från Göteborg till Umeå. Utredningstiden var drygt 13 månader.

RL 2012:06 rör ett kabintrycksfall under stigning från Malmö flygplats. Utredningstiden var 16 månader.

RL 2012:07 rör ett tillbud till kollision på Arlanda flygplats då ett taxande flygplan var på väg att komma ut på rullbanan bl.a. på grund av en bristfällig väntplatsmarkering. Utredningstiden var knappt 13 månader.

Beträffande samtliga fyra ovan nämnda utredningar är det fråga om kommersiell luftfart men det finns inte några specifika faktorer i de enskilda utredningarna som kan förklara den långa utredningstiden. Det är istället fråga om att andra utredningar har prioriterats och att det saknats tillräckliga resurser för att samtidigt kunna genomföra de här utredningarna på kortare tid.

RL 2012:09 rör en olycka med en helikopter i Åre kommun, Jämtlands län. I synnerhet den omständigheten att det är fråga om en helikopter har påverkat möjligheterna att avsluta utredningen på kortare tid. På detta område är sammansättningen av SHK:s utredarkompetens sårbar. Utredningstiden var 40 månader.

RL 2012:10 rör ett allvarligt tillbud vid Tarbes flygplats i Frankrike. Utredningstiden var 22 månader. Eftersom händelsen inträffade i Frankrike var det nödvändigt med ett flertal kontakter med den franska haverikommissionen. SHK:s kontaktperson där var emellertid även utredare i utredningen av olyckan med Air France flight 447 som totalhavererade i Atlanten den 1 juni 2009. Detta fick till följd att vissa möten och besök på plats i Frankrike fick ställas in eller skjutas upp i anledning av nödvändiga utredningsåtgärder i den utredningen. SHK hade även resursproblem på flygteknikersidan vilket också bidrog till den långa handläggningstiden.

RL 2012:19 rör ett tillbud i finskt luftrum med ett flygplan av typen Beechcraft 400A. Utredningen visade sig relativt tekniskt komplicerad och krävde ett flertal kontakter med underhållsverkstad och tillverkare, vilka båda finns i utlandet. Svaren från dem kom inte alltid så skyndsamt som vore önskvärt. Detta tillsammans med resursbrist på flygteknikersidan bidrog till att utredningstiden blev 22 månader.

RL 2012:20 rör ett tillbud vid Skavsta flygplats med ett flygplan av typen Boeing 737. Utredningstiden var 19 månader. Utredningen var mycket tekniskt komplicerad och medarbetare vid SHK var tvungna att skapa ett dataprogram från grunden för att kunna rekonstruera och analysera felet. Rapporten och arbetsinsatsen har uppmärksammats internationellt och har föranlett stor uppskattning.

RL 2012:21 rör ett allvarligt tillbud under start vid Arlanda flygplats. Utredningstiden var 35 månader. Utredningen förutsatte en omfattande internationell medverkan av olika aktörer i USA, Storbritannien, Frankrike, Tyskland och Iran, vilket påtagligt påverkat utredningsti-

den. Det aktuella luftfartyget tillhörde vidare Iran Air. De politiskt beslutade import- och exportrestriktioner som gäller gentemot Iran på grund av internationella förpliktelser försvårade och förlängde också avsevärt utredningen. Händelsen var dessutom tekniskt komplicerad.

Det kan konstateras att sju av dessa nio utredningar rör yrkesmässig luftfart och avser stora flygplan. Sådana utredningar är regelmässigt komplicerade och de berör många människor. Den yrkesmässiga luftfarten bedrivs också på ett långt mera systematiskt och reglerat sätt än den icke yrkesmässiga luftfarten. Därför ställs högre krav på arbetsinsatser såväl vid faktain-samlingen som vid analysen. Som regel översätts slutrapporter om yrkesmässig flygverk-samhet eller utländskt registrerade luftfartyg också till engelska. I många av dessa utred-ningar ska utländska myndigheter vidare ges tillfälle att under 2 månader ta del av ett rap-portutkast och lämna synpunkter, vilka sedan måste bedömas och i varierande mån arbetas in i den slutliga rapporten. Allt detta påverkar i betydande omfattning den totala handlägg-ningstiden och gör att den ofta riskerar att överstiga de ideala 12 månaderna.

Under 2012 har 28 rekommendationer lämnats. 18 rekommendationssvar har behandlats under året. Beträffande den utgående balansen på 27 rekommendationer har antingen tiden för rekommendationssvar inte gått ut eller så har rekommendationssvaren ännu inte slutbe-handlats av SHK. Av de rekommendationssvar som har behandlats under året har 16 be-dömts som omhändertagna och 2 stycken som inte omhändertagna. Nedan redovisas de re-kommendationer som inte har omhändertagits.

RL 2011:02 rör en olycka med en helikopter i Flatruet Härjedalen. Under flygning hördes en ljudlig bang och mycket kraftiga lågfrekventa vibrationer kändes i helikoptern. Det visade sig sedan att det hade bildats en spricka i huvudrotornavet. Till följd av händelsen och efter förslag från typcertifikatinnehavaren beslöt EASA att en visuell inspektion ska göras av na-vet på denna typ av helikopter var 15:e flygtimme. Enligt haverikommissionens mening var det emellertid inte en tillräcklig åtgärd då det krävs verktyg åtminstone i form av försto-ringsglas och spegel för att upptäcka sprickor av kritisk storlek, vilket medför att den av EASA föreskrivna inspektionen inte säkerställer luftvärdigheten. I rapporten RL 2011:02 rekommenderades därför EASA att verka för att en känsligare metod utvecklas för att upp-täcka eventuella defekter i huvudroternavet på ett tidigare stadium än vad som kan förväntas med de i EASA AD No. 2010-0026-E föreslagna åtgärderna. I sitt svar till SHK vidhöll EASA att de föreskrivna åtgärderna bedömdes som tillräckliga och att några ytterligare åtgärder inte skulle vidtas. SHK har svarat EASA att dess uppfattning inte delas av SHK. Re-kommendationen är således inte omhändertagen.

Rekommendation RL 2012:16 R1 lämnades till Luftfartsverket (LFV) i ett ärende om ett allvarligt tillbud på Landvetters flygplats den 8 september 2011 mellan ett kommersiellt luftfartyg och ett servicefordon på marken. I det aktuella ärendet konstaterade SHK att bl.a. samtal av privat karaktär i tornet har påverkat det aktuella händelseförloppet negativt. SHK rekommenderade LFV att inom ramarna för sitt säkerhetskulturarbete utarbeta och genomföra tydliga riktlinjer för samtal av privat karaktär i arbetsposition under pågående operativt arbete, med sikte på införandet av ett sterilt koncept för flygledare under vissa faser i opera-tiv position. Av LFV:s svar framgår att negativa effekter av sådana privata samtal har före-kommit även i andra fall, även om detta enligt LFV inte skulle vara särskilt vanligt. SHK:s uppfattning är att förekomsten av denna typ av privata distraktioner är ett allvarligt problem, även om de skulle vara så sällan förekommande som LFV tycks mena. LFV har vidare i sitt

svar på rekommendationen visserligen rent allmänt förklarat att verket arbetar med att utveckla och förbättra säkerhetskulturen, vari attityden till icke-operativa aktiviteter ingår, att det arbetet kommer att fortsätta och att det *lokalt* (SHK:s kursivering) är vanligt förekommande att man tagit ställning till vad som är acceptabelt i det nu aktuella avseendet. Av rekommendationssvaret framgår emellertid samtidigt att LfV inte anser sig ha tillräcklig anledning att vidta några åtgärder centralt för att säkerställa att det finns enhetliga riktlinjer för samtliga flygledare inom LfV:s verksamhet, med sikte på att minimera risken för att distraktioner av privat karaktär negativt ska påverka flygsäkerheten. Mot bakgrund härav har SHK ansett att rekommendationen inte blivit omhändertagen.

2.2.2 Civil sjöfart

Tabell 1. Ärenden

År	2010	2011	2012
Ingående balans	5	2	6
Nyinkomna ärenden	194	190	204
Avgjorda ärenden	197	186	200
Utgående balans	2	6	10

Tabell 2. Preliminära bedömningar², inledda undersökningar och avgivna slutrapporter

År	2010	2011	2012
Preliminära bedömningar	–	–	15
Inledda undersökningar	0	4	4
Avgivna slutrapporter	3	1	0
Sannolik olycksorsak fastställd	3	1	–

Tabell 3. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader samt genomsnittlig och median handläggningstid i månader

	2010	2011	2012
Totalt antal avgivna rapporter	3	1	0
Antal slutförda inom 12 månader	2	0	–
Andel slutförda inom 12 månader i %	67	0	–
Genomsnittlig utredningstid	17,8	31,1	–
Medianhandläggningstid	11,2	31,1	–

² Skyldigheten att genomföra formaliserade preliminära bedömningar av sjöolyckor som inte är obligatoriska att utreda är ny och beskrivs närmare i det följande.

Tabell 4. Rekommendationer

År	2010	2011	2012
Ingående balans	3	3	4
Avgivna	18	9	–
Omhändertagna	17	7	4
Ej omhändertagna	1	1	–
Utgående balans	3	4	0

Antalet inkomna anmälningar har under 2012 ökat, från en redan hög nivå, i förhållande till både 2011 och 2010. När det gäller inledda undersökningar, ligger dessa kvar på samma nivå som under 2011, dvs. fyra stycken, vilket är fyra fler än under 2010 då inga nya utredningar inleddes.

Under året har 15 preliminära bedömningar gjorts. SHK har, enligt 2 a § LUO, sedan den 17 juni 2011 en skyldighet att genomföra formaliserade preliminära bedömningar vid sådana allvarliga sjöolyckor som inte är obligatoriska att utreda, i syfte att få underlag till beslut om en undersökning ska inledas eller inte. En preliminär bedömning ska genomföras i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011 av den 9 december 2011 om antagande av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss enligt artikel 5.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG.

Förordningen innebär att en preliminär bedömning i princip alltid ska grundas på en undersökning direkt på olycksplatsen och att vissa bevissäkringsåtgärder därvid också måste vidtas. Detta har medfört en ökad arbetsbelastning som inte fullt ut var förutsedd när bestämmelsen infördes. Genomförandet av preliminära bedömningar av händelser som inte är obligatoriska att utreda medför också att andra pågående utredningar måste läggas åt sidan. Det medför i sin tur en viss ryckighet i utredningsarbetet för andra pågående utredningar, vilket påverkar också utredningstiderna negativt. Det har också visat sig, bl.a. med hänsyn till detta, att verksamheten är sårbar om två allvarliga sjöolyckor inträffar i nära anslutning till varandra.

Under året har ingen slutrapport lämnats. Däremot har fyra stycken delrapporter lämnats, i enlighet med 13 b § FOU, i sådana ärenden där handläggningstiden överstiger 12 månader och utredningen ännu inte har avslutats. Balansen av sjöfartsärenden har därmed ökat jämfört med både 2011 och 2010. Ökningen förklaras bl.a. av att personal har bytts ut och att, som nämnts, förändrad lagstiftning har ökat arbetsbelastningen. Det kan även tilläggas att sjöfarten i stor utsträckning är en internationell verksamhet där intervjuer, med hänsyn till att besättningen befinner sig till sjöss, som regel måste planeras månader i förväg. Det har förekommit att sådana intervjuer har måst ställas in på grund av nya inträffade sjöolyckor, vilket naturligtvis har fått till följd att utredningarna fördröjs. Under 2012 har en teknisk sjöutredare anställts och SHK håller på att rekrytera ytterligare en operativ sjöutredare för att bättre kunna hantera sådana situationer. Som antytts redan inledningsvis, och som SHK återkommer till i budgetunderlaget för åren 2014-2016, förutsätter emellertid varaktigt kortare handläggningstider också en ökning av SHK:s personalresurser.

De fyra rekommendationer som var utestående inför 2012 har under året bedömts som omhändertagna.

2.2.3 Spårbunden trafik

Tabell 1. Ärenden

År	2010	2011	2012
Ingående balans	5	7	9
Nyinkomna ärenden	79	88	79
Avgjorda ärenden	77	86	80
Utgående balans	7	9	8

Tabell 2. Inledda undersökningar och avgivna slutrapporter

År	2010	2011	2012
Inledda undersökningar	6	5	5
Avgivna slutrapporter	4	4	5
Sannolik olycksorsak fastställd	3	4	5

Tabell 3. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader samt genomsnittlig och median handläggningstid i månader

	2010	2011	2012
Totalt antal avgivna rapporter	4	4	5
Antal slutförda inom 12 månader	0	2	1
Andel slutförda inom 12 månader i %	0	50	20
Genomsnittlig utredningstid	31,4	15,4	21,4
Medianhandläggningstid	30,5	14,3	23,3

Tabell 4. Rekommendationer

År	2010	2011	2012
Ingående balans	29	15	3
Avgivna	17	16	10
Omhändertagna	30	20	4
Ej omhändertagna	1	8	3
Utgående balans	15	3	6

Antalet inkomna anmälningar har under 2012 minskat jämfört med 2011 men var lika många som under 2010. Antalet inledda undersökningar är oförändrat.

Under året lämnades slutrapport i fem ärenden, vilket är en liten ökning jämfört med både 2011 och 2010. Den utgående balansen minskade på motsvarande sätt något. Sannolik

olycksorsak fastställdes i samtliga utredningar, vilket även var fallet under 2011. Under 2010 fanns det ett undantag.

Endast en av fem utredningar har kunnat slutföras på kortare tid än tolv månader. År 2011 var det hälften men 2010 inte någon av de fyra som slutfördes det året. Den genomsnittliga handläggningstiden för de utredningar som slutfördes under 2012 var drygt 21 månader, vilket är en ökning i förhållande till 2011 då den genomsnittliga handläggningstiden var drygt 15 månader. Under 2010 var den genomsnittliga handläggningstiden drygt 31 månader. Ser man på mediantiderna är dessa drygt 23 månader för 2012, drygt 14 månader för 2011 och drygt 30 månader för 2010. När det gäller den utgående balansen översteg tre ärenden vid årets slut en handläggningstid om 12 månader vilket även var fallet vid utgången av 2011. Vid utgången av 2010 fanns endast en pågående utredning som översteg 12 månader.

Det finns inte några specifika faktorer i just de aktuella enskilda utredningarna som kan förklara de längre utredningstiderna. Förklaringen finns i stället framförallt i allmänna faktorer. Som påpekats inledningsvis varierar kraven på när en utredning från SHK:s sida är ”obligatorisk”, mellan utredningsområdena. Det medför att antalet inledda utredningar regelmässigt är betydligt lägre inom spårtrafikområdet (hög tröskel för obligatorisk utredning) än på luftfartssidan. Detsamma gäller inom sjöområdet och för övriga händelser. Å andra sidan blir ofta de utredningar som väl måste genomföras på dessa områden typiskt sätt mer omfattande och tidskrävande än många av ärendena på luftfartssidan. Härtill kommer en relativt stor personalomsättning bland spårutredare under de senaste åren. En nyanställd kan inte vara lika produktiv som en erfaren utredare. Den spårutredare som nu har varit längst i tjänst började vid SHK under hösten 2010. De övriga började under hösten 2011 respektive våren 2012. En av de tidigare spårutredarna med lång erfarenhet har övergått till en anställning som avdelningschef och har under 2012 därför endast delvis kunna ägna sin tid åt utredningsarbete.

Under året har tio rekommendationer lämnats och sju har besvarats. Av dessa har fyra bedömts som omhändertagna. Tre har bedömts som inte omhändertagna och dessa ska kommenteras särskilt nedan.

Rekommendation R5 och R6 i rapport RJ 2011:03 riktades båda till Arbetsmiljöverket. Trots påminnelse inkom det aldrig något svar till haverikommissionen, varför SHK bedömde att de inte blivit omhändertagna. Arbetsmiljöverket har i en senare utredning uppgett att man inte kan se att man mottagit de tidigare rekommendationerna eller påminnelsen. SHK valde då att i den senare utredningen återigen rikta samma rekommendationer till Arbetsmiljöverket (RJ 2012:02 R5 och R6). Dessa har Arbetsmiljöverket besvarat och de har bedömts som omhändertagna av SHK.

Rekommendation R3 i RJ 2011:04 var riktad till Transportstyrelsen och rörde en fråga om att i tillsynen kontrollera bl.a. att infrastrukturförvaltarna utför besiktningar av de anläggningar som påverkar trafiksäkerheten. I sitt rekommendationssvar redovisade Transportstyrelsen åtgärder som vidtagits mot Trafikverket. SHK konstaterade att det finns fler infrastrukturförvaltare än Trafikverket och bedömde mot den bakgrunden rekommendationen som inte helt omhändertagen.

2.2.4 Militär verksamhet

Tabell 1. Ärenden

År	2010	2011	2012
Ingående balans	3	3	3
Nyinkomna ärenden	19	11	14
Avgjorda ärenden	19	11	15
Utgående balans	3	3	2

Tabell 2. Inledda undersökningar och avgivna slutrapporter

År	2010	2011	2012
Inledda undersökningar	2	1	1
Avgivna slutrapporter	1	1	2
Sannolik olycksorsak fastställd	1	1	1

Tabell 3. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader samt genomsnittlig och median handläggningstid i månader

	2010	2011	2012
Totalt antal avgivna rapporter	1	1	2
Antal slutförda inom 12 månader	0	0	0
Andel slutförda inom 12 månader i %	0	0	0
Genomsnittlig utredningstid	29,4	16,8	28,2
Medianhandläggningstid	29,4	16,8	28,2

Tabell 4. Rekommendationer

År	2010	2011	2012
Ingående balans	19	0	6
Avgivna	5	6	9
Omhändertagna	24	0	–
Ej omhändertagna	–	0	–
Utgående balans	0	6	15

Antalet inkomna anmälningar har under 2012 ökat jämfört med 2011 men var färre än under 2010

En undersökning har inletts under året. Den 15 mars 2012 inträffade en olycka med ett luftfartyg av typ C-130J-30 Super Hercules ur norska luftförsvaret i Kebnekaismassivet. Ut-

redningen har tagit mycket omfattande resurser i anspråk och har prioriterats framför andra militära utredningar, framför allt på grund av att det var flera människor som omkom samt att det finns ett stort intresse från både de direkt berörda och allmänheten att få en förklaring till det inträffade. Olyckans internationella karaktär och det förhållandet att det inom detta område inte finns några internationella överenskommelser som reglerar hur en utredning av detta slag ska genomföras, har inneburit särskilda utmaningar. SHK vill dock framhålla den goda samverkan som förevarit både nationellt och internationellt i anledning av händelsen.

Under året har två slutrapporter lämnats och den utgående balansen sålunda minskat något. Sannolik olycksorsak har kunnat fastställas i den ena av årets slutrapporter, men inte i den andra. Under 2011 och 2010 kunde sannolik olycksorsak fastställas i båda de då avslutade utredningarna.

Handläggningstiderna för de två utredningar som avslutades under 2012 var drygt 39 respektive 17 månader. Under 2011 lämnades en slutrapport, vilken hade en handläggningstid på knappt 17 månader. Motsvarande siffra för 2010, då det också lämnades en slutrapport, var drygt 29 månader. Vad gäller utgående balans 2012 så var vid årets slut ett ärende äldre än tolv månader, jämfört med två vid utgången av år 2011 och ett år 2010. Då SHK endast har en haveriutredare som är specialiserad på militära händelser är verksamheten särskilt sårbar, inte minst när händelser inträffar som den i Kebnekaisemassivet, och risken för längre handläggningstider är därför stor. En ny haveriutredare inom detta område har därför anställts från och med september 2013.

Under året har nio rekommendationer lämnats, samtliga till Försvarsmakten. Tidpunkten för svar har inte löpt ut för dessa. Beträffande de sex rekommendationer som var utestående vid inledningen av 2012 har Försvarsmakten preliminärt redovisat vilka åtgärder man avser att vidta. En slutlig redovisning av dessa åtgärder är planerad att äga rum under 2013.

2.2.5 Annan verksamhet

Tabell 1. Ärenden

År	2010	2011	2012
Ingående balans	1	1	1
Nyinkomna ärenden	13	17	13
Avgjorda ärenden	13	17	11
Utgående balans	1	1	3

Tabell 2. Inledda undersökningar och avgivna slutrapporter

År	2010	2011	2012
Inledda undersökningar	1	1	2
Avgivna slutrapporter	1	1	0
Sannolik olycksorsak fastställd	1	1	–

Tabell 3. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader samt genomsnittlig och median handläggningstid i månader

	2010	2011	2012
Totalt antal avgivna rapporter	1	1	0
Antal slutförda inom 12 månader	0	1	–
Andel slutförda inom 12 månader i %	0	100	–
Genomsnittlig utredningstid	15,3	10,4	–
Medianhandläggningstid	15,3	10,4	–

Tabell 3. Rekommendationer

År	2010	2011	2012
Ingående balans	0	14	0
Avgivna	14	–	–
Omhändertagna	–	14	–
Ej omhändertagna	–	–	–
Utgående balans	14	0	0

Antalet inkomna anmälningar har under 2012 minskat jämfört med 2011 men var detsamma som under 2010. Två nya utredningar har inletts, jämfört med en för vardera åren 2011 och 2010. Under året har ingen slutrapport lämnats och den utgående balansen har därför ökat något. De två inledda undersökningarna rörde dels en brand efter en kollision mellan två lokaltrafikbussar i Helsingborg, dels ett husras i Ystad.

2.2.6 Internationella utredningar

Möjligheten för SHK att påverka utredningstiderna för sådana utredningar inom den civila luftfartens område som i enlighet med Chicagokonventionens Annex 13 genomförs av haveriutredningsmyndigheter i andra länder, men där SHK ska och får utse en s.k. ackrediterad representant, är i det närmaste obefintlig och ärendena avslutas när en slutrapport lämnats av det andra landets haverikommission. Dessa utredningstider redovisas därför inte. I varierande grad leder dock även dessa utredningar till arbetsinsatser från SHK:s sida. Som exempel kan nämnas den utredning som rör en olycka med ett trafikflygplan av typen Saab 340 i Argentina och som även berördes i årsredovisningen för 2011. Även under 2012 har det i den utredningen krävts omfattande arbete från SHK:s sida.

Därmed påverkar dessa internationella utredningar också SHK:s egna utredningar vad gäller utredningstider och det totala antalet genomförda utredningar på ett negativt sätt.

Tabell 1. Antal luftfartsärenden som utreds av annan stat med svenskt deltagande

År	2010	2011	2012
Ingående balans	18	10	15
Nyinkomna ärenden	4	9	12
Avgjorda ärenden	12	4	2
Utgående balans	10	15	25

SHK har under året, som ackrediterad representant eller expert enligt Chicagokonventionens Annex 13, engagerats i 12 nya undersökningar, vilka leds av utländska myndigheter. Under 2011 engagerades SHK i nio sådana undersökningar och 2010 var motsvarande siffra fyra. Under 2012 har två ärenden kunnat avslutas. Utgående balans har därmed ökat till 25.

2.2.7 Övrigt säkerhetsarbete

Enligt 1 § förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission ska SHK samarbeta med berörda säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet.

Enligt 6 § andra stycket FUO har Transportstyrelsen, Försvarmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) rätt till insyn i SHK:s utredningar. På så sätt kan dessa myndigheter vid behov vidta tillsynsåtgärder utan dröjsmål. Rätten till insyn tillgodoses genom att de nämnda myndigheterna ges en möjlighet att i varje utredning utse en rådgivare som, utan att ingå i utredningsgruppen, följer utredningsarbetet. SHK har även återkommande möten med dessa och andra relevanta myndigheter för att diskutera rutiner myndigheterna emellan men även specifika rekommendationer som lämnas i utredningarna. På dessa möten diskuteras också förändrad lagstiftning och aktuella områden som är intressanta ur säkerhetssynpunkt.

Under 2012 har SHK, förutom de kontakter som pågår löpande inom ramen för de olika haveriutredningarna, haft ett möte med Transportstyrelsens sjöfartsavdelning, ett möte med Transportstyrelsens väg- och järnvägsavdelning samt två möten med Transportstyrelsens luftfartsavdelning. SHK har haft två möten med MSB samt ett möte med Försvarmaktens säkerhetsinspektion. Vidare har SHK haft ett möte med Sjöfartsverket, ett möte med Transportstyrelsens sjöfartsinspektörer gällande rapportering av händelser till SHK, samt ett möte med Luftfartsverket (LFV).

SHK har även deltagit i samverkansarbetet inom ramen för Nationellt forum för olycksutredningar (NFO), som är ett nätverk mellan myndigheter, näringsliv och forskningsinstitutioner.

2.2.8 Kompetensförsörjning

Personal

I 4 § i SHK:s myndighetsinstruktion anges vilka olika kompetenser som ska finnas företrädda bland myndighetens haveriutredare. Minst en haveriutredare förutom generaldirektören ska vara jurist med domarkompetens. I övrigt ska det finnas haveriutredare med flygoperativ, flygteknisk, sjöoperativ, sjöteknisk, järnvägsoperativ, järnvägsteknisk och allmän tek-

nisk sakkunskap, sakkunskap inom området befolkningskydd och räddningstjänst samt beteendevetenskaplig sakkunskap.

Vid utgången av 2012 hade SHK 31 anställda, 11 kvinnor och 20 män. Två medarbetare var vid årsskiftet lediga från sina respektive anställningar. Genomsnittsådern vid myndigheten var 46 år. Under året anställdes tio nya medarbetare och sex personer slutade sin anställning.

I övrigt anlitar SHK, i enlighet med myndighetens instruktion, experter och sakkunniga inom olika områden.

Åtterrappporteringskrav enligt 3 kap. 3 § förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag

Myndigheten ska redovisa de åtgärder som har vidtagits i syfte att säkerställa att kompetens finns för att fullgöra de uppgifter som framgår av myndighetens instruktion och till vad regeringen, i förekommande fall, har angett i regleringsbrev eller i något annat beslut. I redovisningen ska det ingå en bedömning av hur de vidtagna åtgärderna sammantaget har bidragit till fullgörandet av dessa uppgifter.

Åtterrappportering

Attrahera och rekrytera

Sökande till SHK ska uppleva att rekryteringsprocessen är professionell, effektiv och öppen. Information om lediga anställningar går ut via SHK:s hemsida, arbetsförmedlingen, dagspress och diverse facktidningar.

Vid rekrytering av utredare ställs krav på flerårig erfarenhet från det sökta kompetensområdet och god förmåga att uttrycka sig i tal och skrift. De sökandes kompetens testas genom såväl teoretiska som praktiska prov.

SHK har under 2012 anställt tio personer. Två av dessa anställningar avsåg nyrekryteringar och resterande avsåg ersättningsrekryteringar för personer som antingen slutat sin anställning, bytt tjänst inom SHK eller var tjänstlediga.

SHK har upphandlade experter inom flera områden. Vid en upphandling ställs krav på hög kompetens inom expertområdet och upphandlade experter har krav på sig att följa utvecklingen inom sitt område och ansvara för nödvändig egen kompetensutveckling.

Utveckla

SHK:s uppgift ställer höga krav på medarbetarnas erfarenhet och kompetens. Den obligatoriska kompetensen vid anställning består av teoretiska kunskaper och praktisk erfarenhet inom det egna utredningsområdet. Alla nyanställda utredare börjar med en introduktionsutbildning som omfattar, förutom alla interna rutiner och regler, utbildning i kvalificerad haveriutredning, förvaltningskunskap, säkerhet på olycksplats och andra arbetsmiljöfrågor. Haveriutredarnas utbildning behöver fortlöpande uppdateras, underhållas och utvecklas med hjälp av olika fortsättnings- och repetitionskurser. Utbildning i kvalificerad haveriutredning inom området civil luftfart sker utomlands eftersom sådan inte finns att tillgå i Sverige.

För utbildning av utredare inom civil luftfart finns detaljerade rekommendationer utfärdade av International Civil Aviation Organization (ICAO). En flygutredare ska ha en betydande

erfarenhet från luftfartsområdet som bas för fortsatt utbildning till haveriutredare. Individuella utvecklingsplaner som motsvarar ICAO:s Training Guidelines finns för alla utredare inom flygområdet. Dessa följs upp kontinuerligt och kompletteras vid behov med nya utbildningar i syfte att uppdatera utredarnas kunskaper i takt med den utveckling som sker inom området.

Även inom sjöutredningsområdet finns förhållandevis tydliga krav på utredarnas kompetens och yrkesbakgrund. IMO-koden (Internationell Maritime Organisation) för utredning av sjöolyckor och EU:s direktiv rörande sjöolycksutredning som antogs i april 2009, hänvisar båda till IMO Res. A.996 (25) rörande kvalifikationskrav för sjöolycksutredare. För att möta utbildningskraven har SHK kartlagt utredarnas kompetens och tagit fram individuella utvecklingsplaner som fylls på när nya kompetensbehov konstateras.

Inom European Rail Agency (ERA) pågår ett arbete med att ta fram ett utbildningsprogram för spårtrafikutredare. Den för spårtrafikhändelser ansvariga avdelningschefen vid SHK deltar i detta utvecklingsarbete.

Under 2012 har SHK arbetat med att ta fram tydligare och mer enhetliga utbildningsprogram och utbildningsplaner för samtliga haveriutredare. Arbetet kommer att slutföras under 2013.

Minst ett utvecklingssamtal per år genomförs med alla medarbetare där befintlig kompetens kartläggs och individuella kompetensutvecklingsbehov fastställs.

Under året har följande utbildningar av mer generell karaktär genomförts vid SHK:

- intern utbildning för nyanställda utredare i att vara tjänsteman i beredskap (TiB),
- intern utbildning i säkerhet på olycksplats för alla nyanställda,
- internt seminarium om innebörden av trakasserier och kränkande särbehandling för hela personalen, samt
- fortsatt chefsutvecklingsprogram för SHK:s avdelningschefer.

Behålla

Personalomsättningen var 20,7 procent 2012 vilket är en ökning med 1,5 procent från föregående år då personalomsättningen var 19,2 procent. Två operativa utredare inom civil luftfart, varav en var visstidsanställd, valde att sluta sina anställningar av familjerelaterade skäl, två ordförande och en personalrådgivare gick i pension och en tidsbegränsad anställning på den administrativa avdelningen upphörde. SHK:s tre avdelningschefer, som tidigare haft tidsbegränsade förordnanden, anställdes som avdelningschefer under 2012.

SHK erbjuder intressanta och utvecklande arbetsuppgifter av kvalificerad art med goda möjligheter till kompetensutveckling. Myndigheten tillämpar individuell lönesättning för alla anställda, har flexibel arbetstid/förtroendearbetstid och arbetar aktivt med arbetsmiljöfrågor och frågor kring likabehandling och diskriminering. Myndigheten erbjuder även sina anställda hälsoundersökningar, en friskvårdstimme per vecka och ett friskvårdsbidrag.

För att ge alla anställda en möjlighet att följa med i det som sker vid myndigheten hålls månadsvisa informationsmöten. Avdelningsmöten som också är en viktig informationskälla hålls regelbundet.

Avveckla

Inlärningsperioden för en nyanställd utredare är lång och för att säkerställa kompetensöverföring måste ersättningsrekryteringar ske i god tid före pensionsavgångar, vilket gör dem kostsamma. Fyra utredare inom området civil luftfart uppnår pensionsålder om fyra år och för att inte riskera att en stor del av SHK:s kompetens inom detta område går förlorad måste ersättningsrekryteringar ske inom de närmaste åren. Även inom området befolkningskydd och räddningstjänst måste kompetensöverföringen säkerställas genom en ersättningsrekrytering. En av SHK:s två utredare inom detta område uppnår pensionsålder om två år. Ytterligare en utredare inom det militära området har rekryterats under 2012 då SHK:s enda militära utredare har för avsikt att gå i pension under 2014. Anställningen kommer att påbörjas under hösten 2013.

Analys

SHK bedömer att vidtagna åtgärder inom kompetensförsörjningen har bidragit till att SHK fullgjort sina uppgifter enligt myndighetens instruktion. Att myndigheten inte fullt ut uppnått målet att haveriutredningarna ska avslutas, om möjligt, inom 12 månader från händelsen, kan emellertid till viss del förklaras av att personalomsättningen varit jämförelsevis högre de senaste två åren.

För att stärka myndighetens styrning och ledning och därmed öka effektiviteten har SHK:s tre avdelningschefer, som tidigare haft tidsbegränsade förordnanden, anställts som avdelningschefer. Avdelningscheferna för utredningsavdelningarna som tidigare ägnat delar av sin arbetstid åt utredningsarbete har under 2012 övergått till att uteslutande arbeta med att leda, styra och utveckla sina respektive avdelningar.

En förutsättning för att SHK ska kunna arbeta effektivt, fullgöra sina uppgifter och uppfylla satta mål är att det finns kvalificerad fast anställd personal med lång erfarenhet och hög kompetens. SHK har därför haft som strategi att öka antalet fast anställda utredare framför användandet av tillfälligt upphandlade experttjänster, vilket har bidragit till en ökning i antalet slutförda utredningar och minskade konsultkostnader inom de områden där nyrekryteringar skett.

Som nämnts ovan är inlärningsperioden för en nyanställd utredare lång. Personer som både uppfyller de höga krav som måste ställas på erfarenhet och teoretiskt kunnande inom respektive utredningsområde å ena sidan och erfarenhet från kvalificerat olycksutredningsarbete å den andra, finns nästan aldrig att tillgå. Det innebär att myndigheten blir mycket sårbar, inte bara vid ålderspensionsavgångar som visserligen går att förutse men som likväl blir kostnadskrävande om det ska vara möjligt för en ersättare att gå parallellt med den som ska sluta, för att på så sätt säkerställa kompetensöverföring. Det medför också att varje annan längre ledighet, t.ex. för studier, föräldraskap, på grund av sjukdom eller för att pröva annat arbete, leder till ett kännbart avbräck i utredningsarbetet. Vikarier hinner ofta läras upp så att de kan ta ett självständigt utredaransvar först när endast en mindre del av vikariatstiden återstår. Det leder i sin tur till ryckighet i planeringen och, inte minst, till att ambitionen att korta utredningstiderna motverkas. För att komma till rätta med det problemet krävs helt enkelt ytterligare personalresurser.

Sådana kommer, även bortsett härifrån, att behövas för att varaktigt och i högre grad än nu uppnå målet med en handläggningstid på högst tolv månader för de typiskt sett mer omfatt-

tande utredningarna inom områdena sjöfart, spårbunden trafik och övriga olyckor. SHK avser att återkomma till frågan om utökat anslag i budgetunderlaget för åren 2014-2016.

2.2.9 Effektivitet och god hushållning

Åtterrporteringskrav

SHK ska genom resultatindikatorer, nyckeltal eller på annat sätt visa om myndighetens verksamhet bedrivits effektivt och med god hushållning. Av redovisningen ska om möjligt framgå en jämförelse med de två närmast föregående åren. Utvecklingen ska analyseras och kommenteras.

Åtterrportering

SHK har valt att redovisa fyra nyckeltal som grund för bedömningen av huruvida verksamheten bedrivits effektivt och med god hushållning:

1. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom tolv månader samt genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid per utredningsområde.
2. Total arbetstid fördelat på SHK:s olika verksamheter.
3. Antalet och andelen årsarbetskrafter inom SHK:s stabs- och stödverksamhet av totala antalet årsarbetskrafter.
4. Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader.

Nyckeltal 1 – Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom tolv månader samt genomsnittlig handläggningstid och median handläggningstid per verksamhetsområde

SHK redovisar nedanstående statistik i syfte att visa huruvida myndigheten lyckats i sin ambition att effektivisera utredningsverksamheten så att handläggningstiderna minskar över tiden för att nå målet med en handläggningstid på, om möjligt, högst tolv månader.

Tabell 1. Antalet och andelen utredningar som är slutförda inom 12 månader

Verksamhet	2010			2011			2012		
	Antal rapporter	Antal slutförda inom 12 månader	Andel slutförda inom 12 månader (%)	Antal rapporter	Antal slutförda inom 12 månader	Andel slutförda inom 12 månader (%)	Antal rapporter	Antal slutförda inom 12 månader	Andel slutförda inom 12 månader (%)
Luftfart	16	7	44	17	9	53	21	12	57
Sjöfart	3	2	67	1	0	0	0	–	–
Spår	4	0	0	4	2	50	5	1	20
Militär	1	0	0	1	0	0	2	0	0
Annan	1	0	0	1	1	100	0	–	–
Totalt	25	9	36	24	12	50	28	13	46

Tabell 2. Genomsnittlig handläggningstid och medianhandläggningstid i månader

Verksamhet	2010			2011			2012		
	Antal rapporter	Genomsnittlig utredningstid	Medianhandläggningstid	Antal rapporter	Genomsnittlig utredningstid	Medianhandläggningstid	Antal rapporter	Genomsnittlig utredningstid	Medianhandläggningstid
Luftfart	16	16,2	12,3	17	14,7	11,9	21	14,4	11,6
Sjöfart	3	17,8	11,2	1	31,1	31,1	0	–	–
Spår	4	31,4	30,5	4	15,4	14,3	5	21,4	23,3
Militär	1	29,4	29,4	1	16,8	16,8	2	28,2	28,2
Annan	1	15,3	15,3	1	10,4	10,4	0	–	–
Totalt ³	25	19,7	15,3	24	15,4	12,3	28	16,6	13,3

Under 2012 slutfördes totalt 28 rapporter vilket är en ökning med fyra rapporter i jämförelse med 2011. År 2010 gav SHK ut totalt 25 rapporter.

Det totala antalet slutförda utredningar inom tolv månader har ökat under jämförelseperioden. År 2010 slutfördes 9 undersökningar inom tolv månader och för 2011 och 2012 var antalet 12 respektive 13 underökningar.

Den totala genomsnittliga handläggningstiden har ökat från 15,4 månader 2011 till 16,6 månader 2012. År 2010 var den totala genomsnittliga handläggningstiden 19,7 månader. Mediantiden har ökat från 12,3 månader 2011 till 13,3 månader 2012, men har minskat sedan år 2010 då den var 15,3 månader. Handläggningstiden per verksamhetsområde har analyserats och kommenterats i avsnitten 2.2.1 – 2.2.5.

Andelen slutförda utredningar inom tolv månader minskade från 50 procent 2011 till 46 procent 2012. År 2010 avslutades endast 36 procent av utredningarna inom tolv månader. Andelen utredningar som har kunnat slutföras inom tolv månader har alltså ökat betydligt sedan år 2010. Att den samtidigt minskat något i jämförelse med år 2011 beror bl.a. på att myndigheten nu lyckats avsluta fler utredningsärenden som pågått under lång tid, vilket får en ”negativ” inverkan på siffrorna i statistiken.

Totalt sett och sammanfattningsvis finns det, som redan påpekats, skäl att också understryka att det för att varaktigt åstadkomma kortare handläggningstider, krävs ytterligare fast anställd personal med kvalificerad olycksutredningskompetens. Det är nödvändigt för att bl.a. hantera utökade krav på utredningsinsatser inom sjöfartsområdet och faktiska fluktuationer i antalet inrapporterade händelser inom hela SHK:s i det närmaste helt händelsestyrda verksamhet. Men också för att inte lagstadgade ledigheter eller normal personalomsättning ska lägga hinder i vägen för ambitionen att korta utredningstiderna.

Nyckeltal 2 – Total arbetstid fördelat på SHK:s olika verksamheter

Nedan redovisas en sammanställning av hur den totala arbetstiden för samtliga anställda, respektive för endast utredare, fördelats på SHK:s olika verksamheter.

³ I årsredovisningen för 2011 var den totala genomsnittliga utredningstiden felsummerad vilket har korrigerats här.

Tabell 3. Fördelning av total arbetstid på SHK:s olika verksamheter

Verksamhet	Andel i % av den totala arbetstiden 2010		Andel i % av den totala arbetstiden 2011		Andel i % av den totala arbetstiden 2012	
	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare	Samtliga anställda	Utredare
Utredningsverksamhet	48	53	51	57	55	70
Övrigt säkerhetsarbete	9	11	8	10	7	7
Kompetensutveckling	7	8	4	5	5	6
Ledning och styrning	13	16	12	15	14	8
Verksamhetsutveckling	3	3	2	2	2	2
Administration m.m.	20	8	23	11	17	7

Till SHK:s kärnuppgifter räknas utredningsarbete, nationellt och internationellt säkerhetsarbete, dvs. samverkan med andra myndigheter m.fl. om säkerhetsfrågor, samt kompetensutveckling. Under 2012 har 67 procent av total arbetstid ägnats åt SHK:s kärnuppgifter. Det är en ökning med 4 procentenheter i jämförelse med föregående år då andelen var 63 procent.

För SHK:s haveriutredare var andelen tid för kärnuppgifter 83 procent av total tid vilket är en ökning med 11 procentenheter från 2011. Den kraftiga ökningen för gruppen haveriutredare förklaras delvis av att SHK:s två avdelningschefer för utredningsavdelningarna inte längre ingår i gruppen haveriutredare, eftersom de 2012 gick från att vara delvis utredare till enbart avdelningschefer med uppdrag att leda, styra och utveckla sina respektive utredningsavdelningar. Detta förhållande kommer även till uttryck vid en jämförelse av andelen nedlagd tid för ledning och styrning, där andelen för hela SHK ökat från 12 procent 2011 till 14 procent 2012 medan den för gruppen utredare minskat med sju procentenheter från 15 procent 2011 till 8 procent 2012.

I jämförelse med föregående år har andelen tid för administration minskat med sex procentenheter för hela SHK och med fyra procentenheter för gruppen utredare. Det kan förklaras av att SHK under 2012 anställt ytterligare en administratör på heltid och en vaktmästare har anställts på halvtid. Utökningen av den administrativa personalen har medfört att utredarna fått större utrymme till SHK:s kärnuppgifter och ledningen har kunnat fokusera mer på att leda och styra verksamheten.

En annan orsak till att andelen tid för kärnuppgifter ökat, både totalt sett och för gruppen utredare, är den olycka som inträffade den 15 mars 2012 då ett Herkulesplan tillhörande det norska flygvapnet havererade i Kebnekaisemassivet. Flera av utredarna på flygsidan har ägnat stor del av sin arbetstid åt att utreda olyckan, vilket även andra delar av SHK:s personal gjort.

Andelen tid för övrigt säkerhetsarbete har minskat i jämförelse med föregående år. Det förklaras av att antalet utredare ökat vilket medfört att övrigt säkerhetsarbete fördelats på ett större totalt antal arbetade timmar, och får därför inte samma genomslag i tidredovisningen som tidigare.

Andelen tid för kompetensutveckling har ökat med en procentenhet i jämförelse med 2011 men är fortfarande lägre än den andel tid som lades ner 2010. Det förklaras av att det under

2010 gjordes en del större utbildningsinsatser för stora delar av SHK:s personal, bland annat genomfördes en projektledarutbildning på sex dagar. Under 2011 och 2012 har det varit fråga om mer individuella utbildningssatsningar med visserligen längre utbildningar men som i gengäld riktats till färre personer.

Nyckeltal 3 – Antalet och andelen årsarbetskrafter inom SHK:s stabs- och stödverksamhet av det totala antalet årsarbetskrafter

Som ett mått på effektivitet och god hushållning redovisas nedan andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala antal årsarbetskrafter. En minskning av andelen administrativ personal i förhållande till andelen personal inom kärnverksamheten kan vara en indikator på att myndighetens verksamhet bedrivits effektivare. En för liten andel kan dock leda till att personal inom kärnverksamheten får ägna större del av sin arbetstid till administration med risk för minskad produktion. Med utgångspunkt från myndighetens nuvarande uppdrag och organisationsindelning gör SHK bedömningen att för att uppnå effektivitet och god balans mellan stöd- och kärnverksamhet bör andelen stabs- och stödpersonal inte överstiga 30 procent.

Tabell 4. Andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala årsarbetskraft

År	Totalt antal årsarbetskrafter	Antal årsarbetskrafter inom stabs- och stödverksamhet	Andelen årsarbetskrafter inom SHK:s stabs- och stödverksamhet av totala antalet årsarbetskrafter
2010	20,75	5,35	26 %
2011	22,16	5,61	25 %
2012	24,30	5,86	24 %

Andelen stabs- och stödpersonal av SHK:s totala antal årsarbetskrafter har minskat med en procentenhet i jämförelse med 2011. Det förklaras av att antalet nya anställningar inom kärnverksamheten under 2011 och 2012 varit förhållandevis fler än de inom administrationen under samma period.

SHK, som är en relativt liten myndighet, köper vissa tjänster inom det administrativa området för att uppnå kostnadseffektivitet. Det rör sig bland annat om ekonomi- och personaladministration, IT-drift och support samt stöd vid större upphandlingar. Dessa tjänster är inte medräknade i ovanstående nyckeltal.

Nyckeltal 4 – Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader

Som ytterligare mått på effektivitet och god hushållning redovisas nedan vad SHK:s administrativa stöd kostar i relation till SHK:s totala förvaltningskostnader och hur kostnadsutvecklingen ser ut över tiden.

Även här kan ett liknande resonemang som ovan föras. En minskning av kostnaderna för det administrativa stödet i relation till totala förvaltningskostnader kan vara en indikator på att myndighetens verksamhet bedrivits effektivare men minskade resurser inom stödfunktionerna kan också leda till att personal inom kärnverksamheten får ägna större del av sin arbetstid till administrativa göromål med risk för minskad produktion inom kärnverksamheten som resultat. SHK bedömer att för att uppnå effektivitet och god balans mellan stöd- och kärnverksamhet bör kostnader för det administrativa stödet inte överstiga 20 procent.

Tabell 5. Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader

År	Kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader
2010	18,3 %
2011	18,0 %
2012	18,2 %

Tabell 5 visar hur stor del av SHK:s totala förvaltningskostnader som utgörs av kostnader för det administrativa stödet. I kostnaderna för det administrativa stödet ingår löner för fast anställd personal samt köpta tjänster inom stödfunktionerna ledning, ekonomi, personal, registratur, IT, kommunikation/information, upphandling och intern service. SHK:s kostnader för administrativt stöd i relation till totala förvaltningskostnader har ökat marginellt (0,2 procentenheter) i jämförelse med föregående år.

Övriga åtgärder för ökad effektivitet

Utöver nyckeltalen ovan redovisar SHK i det följande andra betydande åtgärder som vidtagits för att öka effektiviteten och förbättra hushållningen med resurser framöver.

SHK:s verksamhetsledningssystem

Det arbete som påbörjades 2010 med att ta fram ett verksamhetsledningssystem för SHK har fortsatt under 2012. Verksamhetsledningssystemet förväntas skapa en större tydlighet i hur SHK:s verksamhet fungerar och skapa en helhetssyn där kärn- och stödverksamheten är väl definierad och ansvarsfördelningen tydlig. Vidare förväntas systemet underlätta kunskapsöverföring, möjliggöra ett mer enhetligt arbetssätt och minska onödig administration. Ett väl fungerande verksamhetsledningssystem skapar även goda förutsättningar för en ändamålsenlig uppföljning och utvärdering av verksamhetens resultat.

För att verksamhetsledningssystemet ska ge önskad effekt krävs att systemet är väl förankrat i organisationen. Det uppnås bl.a. genom en bred delaktighet bland SHK:s personal i framtagandet av systemet. SHK:s händelsestyrda verksamhet har dock lett till periodvis hög arbetsbelastning vilket medfört att projektet inte kunnat drivas i den takt som planerats. För att tydliggöra vikten av att projektet når resultat finns både tid och resurser avsatta i SHK:s verksamhetsplan för 2013, och här framgår även tydligt vilka aktiviteter som ska vara genomförda före årets slut.

Införande av ett elektroniskt ärendehanteringssystem

I syfte att effektivisera SHK:s ärendehantering har tjänster avseende diarieföring, dokumenthantering och e-arkiv upphandlats under 2012. Arbetet med att implementera dessa tjänster i SHK:s verksamhet kommer att genomföras under 2013.

SHK:s miljöledningsarbete

Under 2012 har målen för SHK:s miljöarbete 2011 följts upp och utvärderats och miljömål för 2012 har tagits fram.

2.2.10 Kostnader

SHK har valt att redovisa kostnaderna för 2012 uppdelat på särskilda utredningskostnader och förvaltningskostnader. Särskilda utredningskostnader avser kostnader som föranleds av

enskilda utredningar och förvaltningskostnader avser kostnader för personal, utbildning, omvärldsbevakning, samverkan med andra säkerhetsmyndigheter, lokalförsörjning och andra driftkostnader som inte är direkt hänförliga till en viss utredning.

Särskilda utredningskostnader

Tabell 1. Särskilda utredningskostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden trafik	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2010	3 574	1 343	1 762	222	1 872	8 773
2011	1 978	584	690	426	1 549	5 227
2012	1 344	664	979	11 448	1 360	15 795

De särskilda utredningskostnaderna är händelsestyrda och bestäms främst av vilka utredningsinsatser och hur mycket stöd från externa specialister som krävs i pågående och under året avslutade utredningar. Att SHK:s särskilda utredningskostnader uppgår till hela 15 795 tkr år 2012, en ökning med 10 568 tkr i jämförelse med 2011, förklaras av att den ovan nämnda utredningen av haveriet i Kebnekaismassivet tagit mycket stora resurser i anspråk och varit extremt kostnadsdrivande. Utredningen, som ännu inte är avslutad, har under 2012 genererat 11 327 tkr i särskilda utredningskostnader där de största kostnadsposterna utgörs av konsultkostnader (huvudsakligen för resurser som ställts till förfogande av Försvarmakten), resekostnader och transportkostnader. SHK:s anslagssparande från 2012 kommer att användas till att finansiera de kostnader som utredningen genererar under 2013.

Med undantag för de kostnader som Kebnekaisutredningen genererat, har de särskilda utredningskostnaderna fortsatt att minska även under år 2012. Det beror till största delen på att antalet fast anställda utredare ökat vilket medfört ett minskat behov av externa konsulter.

Förvaltningskostnader

Tabell 2. Förvaltningskostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden trafik	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2010	8 651	7 970	4 514	3 028	4 118	28 281
2011	12 711	5 035	4 987	2 582	4 691	30 006
2012	9 839	5 478	6 489	7 397	2 361	31 564

SHK:s förvaltningskostnader har under 2012 ökat med 1 558 tkr i jämförelse med 2011. Det beror till största del på ökade lönekostnader till följd av de nyrekryteringar som genomförts under året.

Även förvaltningskostnadernas fördelning är händelsestyrd. Att fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan utredningsområdena skiljer sig åt från föregående år förklaras dessutom av att fördelningsgrunden för åren 2010 och 2011 utgjordes av de direkta lönekostnaderna för respektive personalkategori, med utgångspunkt i det utredningsområde som var och en av utredarna anställdts för. För år 2012 har kostnaderna i stället fördelats med hjälp av faktiskt nedlagd tid per utredningsområde. Anledningen till att fördelningsgrunden

ändrats är att SHK anser att faktiskt nedlagd tid är en mer relevant fördelningsgrund och att det systemstöd för tidredovisning som SHK infört år 2012 nu möjliggör en sådan fördelning.

Under 2012 har flera av utredarna på luftfartssidan varit engagerade i utredningen av olyckan i Kebnekaise vilket återspeglas i fördelningen av förvaltningskostnaderna där kostnadsutfallet inom det militära området är väsentligt högre än tidigare år. Omvänt har av samma skäl förvaltningskostnaderna på den civila luftfartens område sjunkit.

Inom området civil sjöfart minskade förvaltningskostnaderna med nästan tre miljoner från 2010 till 2011 och inom samma period ökade förvaltningskostnaderna inom området luftfart med fyra miljoner. Det förklaras av att två sjöfartsutredare slutade sina anställningar under våren respektive sommaren 2011 och nytillsättningar kunde ske först i augusti 2011 respektive i juli 2012. Under samma period anställdes ytterligare två utredare inom civil luftfart. Dessa personalförändringar påverkade förvaltningskostnadernas fördelning. De direkta lönekostnaderna på sjöfartsområdet minskade medan de ökade på luftfartsområdet. Att förvaltningskostnaderna inom civil sjöfart ökat med 443 tkr under 2012 i jämförelse med 2011 förklaras av att antalet utredare på sjöfartssidan blivit fler.

Kostnadsökningen mellan 2011 och 2012 på 1 502 tkr inom spårtrafiksområdet förklaras dels av att SHK anställt ytterligare en spårutredare under 2012, dels av att fördelningsgrunden för förvaltningskostnaderna ändrats.

Kostnaderna inom området andra händelser har minskat med 2 330 tkr 2012 i jämförelse med 2011. Det beror dels på att en av utredarna inom detta område lagt ner stor del av sin arbetstid på Kebnekaiseolyckan, dels på den ovan nämnda förändringen av förvaltningskostnadernas fördelningsgrund.

Totala kostnader per utredningsområde

Tabell 3. Totala kostnader (tkr)

År	Civil luftfart	Civil sjöfart	Spårbunden trafik	Militära händelser	Andra händelser	Totalt
2010	12 225	9 313	6 276	3 250	5 990	37 054
2011	14 689	5 619	5 677	3 008	6 240	35 233
2012	11 183	6 142	7 468	18 845	3 721	47 359

3 FINANSIELL REDOVISNING

3.1 RESULTATRÄKNING

RESULTATRÄKNING

(tkr)	Not	2012	2011
Verksamhetens intäkter			
Intäkter av anslag	1	47 295	35 056
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	1	1
Finansiella intäkter	3	64	176
Summa		47 359	35 233
Verksamhetens kostnader			
Kostnader för personal	4	-25 947	-23 146
Kostnader för lokaler		-2 937	-2 216
Övriga driftkostnader	5	-18 140	-9 698
Finansiella kostnader	6	-17	-6
Avskrivningar och nedskrivningar		-319	-167
Summa		-47 359	-35 233
Verksamhetsutfall		0	0
Årets kapitalförändring		0	0

Alla belopp redovisas i tusentals kronor (tkr) om inget annat anges. Till följd av detta kan summeringsdifferenser förekomma.

3.2 BALANSRÄKNING

BALANSRÄKNING

(tkr)	Not	2012-12-31	2011-12-31
TILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7	162	270
Summa		162	270
Materiella anläggningstillgångar			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	8	401	486
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	9	432	558
Summa		833	1 044
Fordringar			
Fordringar hos andra myndigheter	10	509	798
Övriga fordringar		1	0
Summa		510	798
Periodavgränsningsposter			
Förutbetalda kostnader	11	754	784
Summa		754	784
Avräkning med statsverket			
Avräkning med statsverket	12	-1 307	-4 944
Summa		-1 307	-4 944
Kassa och bank			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		6 476	9 713
Summa		6 476	9 713
SUMMA TILLGÅNGAR		7 426	7 665
KAPITAL OCH SKULDER			
Avsättningar			
Övriga avsättningar	13	320	273
Summa		320	273
Skulder m.m.			
Lån i Riksgäldskontoret	14	994	915
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret	15	0	0
Skulder till andra myndigheter		1 319	1 173
Leverantörsskulder		1 659	2 582
Övriga skulder		454	431
Summa		4 426	5 101
Periodavgränsningsposter			
Upplupna kostnader	16	2 681	2 292
Summa		2 681	2 292
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER		7 426	7 665

3.3 ANSLAGSREDOVISNING

ANSLAGSREDOVISNING

Redovisning mot anslag

Anslag (tkr)	Ing. över- förings- belopp	Årets till- delning enl. regl. brev	Indrag- ning	Totalt disponi- belt belopp	Utgifter	Utgående över- förings- belopp	
	Not						
Uo 6 2:8 Ramanslag Statens haverikommission ap.1 Statens haverikommission - del till SHK	17	4 944	47 402	-3 744	48 602	-47 295	1 307
Summa	4 944	47 402	-3 744	48 602	-47 295	1 307	

SHK:s utredningsverksamhet är händelsestyrd vilket gör det svårt att prognostisera kostnadsutvecklingen över budgetåret. Det innebär att SHK, för att kunna driva en effektiv verksamhet inom befintliga ekonomiska ramar, vissa år inte kommer att nyttja anslagsramen fullt ut, andra år kan istället hela eller delar av anslagskrediten behöva tas i anspråk. Så måste det få vara och det är viktigt att sådana fluktuationer inte följs av motsvarande svängningar i tilldelat ramanslag.

3.4 TILLÄGGSUPPLYSNINGAR OCH NOTER

Alla belopp redovisas i tusentals kronor (tkr) om inget annat anges. Till följd av detta kan summeringsdifferenser förekomma.

TILLÄGGSUPPLYSNINGAR

Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisningsprinciper

Staten haverikommissionens bokföring följer god redovisningssed och förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna. Årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag (FÅB) samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna.

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring tillämpar myndigheten brytdagen den 4 januari. Brytdagen föregående år var den 5 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 10 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

Upplysningar om avvikelser

Avvikelser från allmänna råd

Enligt ESV:s föreskrifter till 2 kap. 4 § FÅB ska driftkostnader per årsarbetskraft redovisas i sammanställningen över väsentliga uppgifter. Enligt ESV:s allmänna råd ska driftkostnaderna hämtas från resultaträkningen.

För att redovisningen ska ge en rättvisande bild i enlighet med 2 kap. 6 § FÅB beräknas driftkostnaderna per årsarbetskraft på förvaltningskostnaderna i stället för på totala driftkostnader enligt resultaträkningen. Detta eftersom de särskilda utredningskostnaderna påverkas av de olyckor som utreds och har en annan karaktär än förvaltningskostnader. De totala driftkostnaderna per årsarbetskraft redovisas i en not till sammanställningen över väsentliga uppgifter.

Värderingsprinciper

Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas dataprogram, förvärvade licenser och rättigheter samt maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 20 tkr och en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst tre år.

Beloppsgränsen för förbättringsutgifter på annans fastighet är 50 tkr. Avskrivningstiden för förbättringsutgifter på annans fastighet uppgår till högst den återstående giltighetstiden på hyreskontraktet, dock lägst tre år.

Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod.

Avskrivning under anskaffningsåret sker fr.o.m. den månad tillgången tas i bruk.

Tillämpade avskrivningstider

3 år	Dataprogram, licenser, rättigheter Datorer och kringutrustning
5 år	Övriga kontorsmaskiner Inredningsinventarier
6 år	Förbättringsutgifter på annans fastighet

Bärbara datorer kostnadsförs vid anskaffningstillfället.

Omsättningstillgångar

Fordringar har tagits upp till det belopp med vilket de efter individuell prövning beräknas bli betalda.

Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

Ersättningar och andra förmåner

Ledande befattningshavare / styrelseuppdrag

	Lön (tkr)
Generaldirektör Hans Ytterberg from 2011-04	997

Inga förmåner, inga andra uppdrag

Anställdas sjukfrånvaro

I tabellen redovisas anställdas totala sjukfrånvaro i förhållande till den sammanlagda ordinarie arbetstiden. Vidare redovisas den andel av totala sjukfrånvaron som består av frånvaro under en sammanhängande tid av 60 dagar eller mer.

I tabellen redovisas också sjukfrånvaro fördelat på kön och ålder i förhållande till respektive grupps sammanlagda arbetstid.

Sjukfrånvaron redovisas i procent.

Sjukfrånvaro	2012	2011
Totalt	2,9	3,3
Andel 60 dagar eller mer	61,5	47,5
Kvinnor	3,0	3,2
Män	2,9	3,4
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	1,0	1,7
Anställda 50 år -	6,2	5,1

Sjukfrånvaro för anställda - 29 år lämnas inte då inga anställda finns i det åldersintervallet.

Noter
 (tkr)

Resultaträkning

		2012	2011
Not 1	Intäkter av anslag		
	Intäkter av anslag	47 295	35 056
	Summa	47 295	35 056
Not 2	Intäkter av avgifter och andra ersättningar		
	Icke statliga medel, 6 kap 1 § kapitalförsörjningsförordningen	0	1
	Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	1	0
	Summa	1	1
Not 3	Finansiella intäkter		
	Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	62	175
	Övriga ränteintäkter	1	1
	Summa	64	176
Not 4	Kostnader för personal		
	Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	15 630	13 683
	Övriga kostnader för personal	10 316	9 463
	Summa	25 947	23 146
Not 5	Övriga driftkostnader		
	Köp av tjänster	13 891	7 389
	Övriga driftkostnader	4 248	2 309
	Summa	18 140	9 698
	De ökade driftkostnaderna härrör sig i huvudsak till utredningen kring olyckan med ett Herkulesplan i Kebenekaisemassivet. Det är främst kostnader för konsulter, resor och transporter som ökat.		
Not 6	Finansiella kostnader		
	Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	0	1
	Ränta på lån i Riksgäldskontoret	15	4
	Övriga finansiella kostnader	2	1
	Summa	17	6

Balansräkning

		2012-12-31	2011-12-31
Not 7	Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar		
	Ingående anskaffningsvärde	368	193
	Årets anskaffningar	0	174
	Summa anskaffningsvärde	368	368
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-98	-43
	Årets avskrivningar	-108	-55
	Summa ackumulerade avskrivningar	-206	-98
	Utgående bokfört värde	162	270
Not 8	Förbättringsutgifter på annans fastighet		
	Ingående anskaffningsvärde	510	432
	Årets anskaffningar	0	429
	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-351
	Summa anskaffningsvärde	510	510
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-24	-298
	Årets avskrivningar	-85	-77
	Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	0	351
	Summa ackumulerade avskrivningar	-109	-25
	Utgående bokfört värde	401	486
Not 9	Maskiner, inventarier, installationer m.m.		
	Ingående anskaffningsvärde	1 386	1 135
	Årets anskaffningar	0	523
	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	0	-271
	Summa anskaffningsvärde	1 386	1 386
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-828	-1 065
	Årets avskrivningar	-126	-35
	Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	0	271
	Summa ackumulerade avskrivningar	-954	-828
	Utgående bokfört värde	432	558
Not 10	Fordringar hos andra myndigheter		
	Fordran ingående mervärdesskatt	509	798
	Kundfordringar hos andra myndigheter	0	0
	Fordringar betalningsansvariga myndigheter	0	0
	Summa	509	798
Not 11	Förutbetalda kostnader		
	Förutbetalda hyreskostnader	566	530
	Övriga förutbetalda kostnader	188	254
	Summa	754	784

		2012-12-31	2011-12-31
Not 12	Avräkning med statsverket		
	Anslag i räntebärande flöde		
	Redovisat mot anslag	47 295	35 056
	Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-48 602	-40 000
	Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-1 307	-4 944
	Summa Avräkning med statsverket	-1 307	-4 944
Not 13	Övriga avsättningar		
	Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder		
	Ingående balans	273	232
	Årets förändring	47	40
	Utgående balans	320	273
Not 14	Lån i Riksgäldskontoret		
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
	Ingående balans	915	93
	Under året nyupptagna lån	398	980
	Årets amorteringar	-319	-158
	Utgående balans	994	915
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	2 000	3 000
Not 15	Räntekontokredit i Riksgäldskontoret		
	Beviljad räntekontokredit i Riksgäldskontoret enligt regleringsbrevet	10 000	10 000
	Utgående skuld på räntekontot	0	0
	Summa	0	0
Not 16	Upplupna kostnader		
	Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter	1 746	1 600
	Övriga upplupna kostnader	935	692
	Summa	2 681	2 292

Anslagsredovisning

Not 17	Uo 6 2:8 ap.1	
	Statens haverikommission	
	Enligt regleringsbrevet disponerar Statens haverikommission en anslagskredit på 4 240 tkr.	
	Anslaget är räntebärande.	

3.5 SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER

(tkr)	2012	2011	2010	2009	2008
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad	2 000	3 000	1 000	1 200	1 200
Utnyttjad	994	915	93	264	456
Kontokrediter Riksgäldskontoret					
Beviljad	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Maximalt utnyttjad	881	4 729	5 804	5 745	6 681
Räntekonto Riksgäldskontoret					
Ränteintäkter	62	175	0	0	0
Räntekostnader	17	1	19	25	147
Avgiftsintäkter					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	0	0	9 702	9 243	11 829
Anslagskredit					
Beviljad	4 240	4 000	0	0	0
Utnyttjad	0	0	0	0	0
Anslag					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	1 307	4 944	0	0	0
varav in-tecknat	0	0	0	0	0
Bemyndiganden (Ej tillämpligt)					
Personal					
Antalet årsarbetskrafter	24	22	21	17	17
Medelantalet anställda	26	24	23	19	19
Driftkostnad per årsarbetskraft*	1959	1 351	1 337	1 384	1 281
Kapitalförändring**					
Årets	0	0	2 375	79	-620
Balanserad	0	0	-2 375	-2 454	-1 833

* Totala driftkostnader per årsarbetskraft (tkr) är enligt följande:

	år 2012	år 2011	år 2010	år 2009	år 2008
Förvaltningskostnader per åa	1 301	1 351	1 337	1 384	1 281
Särskilda utredningskostnader per åa	658	243	418	551	688
Totala driftkostnader enligt resultaträkningen per åa	1 959	1 594	1 754	1 935	1 969

** Anslaget avräknas kostnadsmissigt. Årets kapitalförändring t. o. m. år 2010 består av periodiserings-differenser som uppstod i den avgiftsfinansierade verksamheten resp. bidragsfinansierade verksamheten. Fr.o.m 2011 är SHK anslagsfinansierad.

Jag intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Stockholm den 14 februari 2013

Hans Ytterberg
 Generaldirektör